





Ben vollendet, am 4. November d. J. durch den Prinzen von Wales eröffnet worden ist. Un erdliche Bahnen hat London schon ver- schieden, doch hat es bis jetzt noch keine gehabt, welche Elektricität als Triebkraft benützte, und zwar weder über, noch unter der Erde, und die Linie ist schon de halb interessant, weil während ihres Baues, der 4 Jahre in Anspruch nahm, der Straßenverkehr nie gestört wurde, sondern alle Arbeiten ununterbrochen fortgingen.

Die erste Schwierigkeit bei der Anlage war das ungeheure Gewicht der Abzugsröhren, der Gas- und Wasserleitungen, die sich in geringer Tiefe durch ganz London ziehen; man war be- hlt gezwungen, die neue Linie mit einem 50 Fuß unter das Straßenniveau zu legen, eine Tiefe, die sich auf einigen Punkten bis auf 60 Fuß steigert. Auch der Plan zweier gänzlich von ein- ander unabhängiger, parallel laufender Tunneln war nicht ganz ausfindig, denn in dem Gebiet der City war das durch Parlamentsbeschluss ge- währte Terrain viel zu eng für die Anlage beider Gänge. Man mußte sich daher entschließen, in der kurzen Strecke durch die City und unter dem Weste der Themse hindurch die Tunneln über- ei a der angulez u, jedoch jedoch dieser Punkt er- reicht war, laufen dieselben bis zu dem Aus- gangspunkte parallel nebeneinander. Durch dieses System ist gleichzeitig für genügende Ventilation gesorgt, denn die Züge, die immer nur nach einer Richtung gehen, treiben die schlechte Luft vor sich her, und die gute muß natürlich folgen.

Wie be s erwähnt, wurde das Straßen- niveau während der ganzen Arbeit nie berührt, die Ausgrabungen geschahen unterirdisch durch von einer Dampfmaschine getriebene Schilde, und sehr erleichtert wurde das Werk dadurch, daß das zu überwindende Material fast durchgängig aus dem sogenannten blauen Thon bestand, einer Erds- masse, die sich fast überall unter ganz London hinzieht. Nur in kurzer Entfernung vom Cen- trum kam man auf das Bett eines längst von der Oberfläche verschwundenen Flusses, und die Ueberwindung von Wasser, Kies und Sand machte diese kurze Strecke zu einem Prüfstein für die Kunst der Ingenieure. So groß waren die Schwierigkeiten, daß man nur täglich 5 Fuß anstalt 15 vorwärts kam.

Die Vervollendung der durch die Maschine aus- gearbeiteten Höhlung geschah durch Segmente eines gußeisernen Zylinders, die an der inneren Seite verdorrte Platten haben, an welchen die einzelnen Theile durch Bolzen miteinander verbunden wurden. Um die Vereinigung mög- lichst dicht zu machen, wurden dünne Streifen Holz dazwischen gelegt. Jedes Segment ist einen Zoll dick, 20 Zoll weit und 5 Fuß lang und der ganze dadurch gebildete Zylinder hat einen Durch- messer von 10 Fuß im Rayon der City und 10 1/2 Fuß gegen das Ende der Linie. Um jede Senkung des oberen Erdbodens unmöglich zu machen, wurde sofort nach Aufstellung jedes ein- zelnen Zylinders beides flüssiger Zement durch eine große Dampfpritze mit großer Kraft eingespritzt, so daß auch der kleinste hohle Raum durch eine schnell zu Stein werdende Masse ausgefüllt ist. Eine und eine halbe Million von Bolzen wurden verbraucht, und die nöthigen 140,000 Segmente haben ein Gewicht von 30,000 Tons. Das Fahr- geleise hat eine innere Weite von vier Fuß 8 1/2 Zoll, mit hin die gewöhnliche Spurweite der eng- lischen Eisenbahnen. Die nach dem amerikani- schen System erbauten Wagen, mit den Eisen der Ränge nach, haben an jeder Seite Platz für 20 Personen, so daß jeder Zug, der aus drei Wagen besteht, 120 Passagiere befördern kann. Für Beleuchtung ist durch zwei elektrische Lam- pen in jedem Wagen hinreichend gesorgt. Ein Unterschied gegen andere Bahnen besteht darin, daß keine Lampen existiren, und ebenso werden keine Willente ausgegeben, denn die auf jeder Station befindliche eiserne Barriere erlaubt auf automatische Weise den Eintritt nur gegen das Hineinwerfen von zwei Pence, des gemeinsamen Fahrpreises für alle Distanzen. Bis jetzt wird man nach jeder Richtung hin alle fünf Minuten einen Zug ablassen, es wird jedoch beabsichtigt, dies später alle zwei Minuten zu thun. Die Fahrzeit über die ganze Strecke ist 12 Minuten. Auf jeder der 6 Stationen ist außer bequemen Treppen der Zu- und Abgang durch enorme Auf- stiege bewerkstelligt, die im Nothfall bis 100 Per- sonen auf einmal befördern können, und der hy- draulische Druck für dieselben beträgt nicht we- niger als 1100 Pfund auf den Quadratzoll.

Die Lokomotive, die eigentl ist eine nach den Seiten zu gekrümmte Bahn für den Führer und seinen Gehilfen bildet, läuft auf 4 Rädern und ihr ganzes Gewicht beträgt 10 Tons, also etwa 1/2 des Gewichtes der gewöhnlichen Eisen- bahnslokomotiven. Sie enthält 2 Motoren, welche direkt auf den Achsen liegen und die Elektricität, die ihnen von dem Endpunkte in Stockwell zu- geführt wird, in mechanische Kraft umzuwandeln. Der leitende Elektricitätskontakt ist ein Kabel, das inmitten der Schienen läuft, das durch Glas- glocken, auf denen es ruht, isolirt ist. Aufsen- scheinige Stahlschienen, die mit Schrauben unter der Lokomotive befestigt sind und über das Kabel hinlaufen, schließen fortwährend die elektrische Kette und geben so die bewegende Kraft.

Dicht bei der Endstation in Stockwell befin- det sich das Depot der Bahn, von wo kleine in Betrieb gesetzt wird, und das in seinen Ma- schinen des Wundersbaren viel enthält. Alle Er- findungen und Verbesserungen auf diesem Gebiet sind hier auf die praktischste Art und Weise in Anwendung gekommen, und man muß kaum über den Geist des Menschen, der solche Wunder schaffen kann. Zur Erzeugung der Elektricität dienen drei vertikale Dampfmaschinen von je 100 Pferdekraften, die auf das allergenueste regulirt sind. Vorläufig genügen zwei davon, die dritte wird in Reserve gehalten. Umgeheure Treibri- ken verbinden diese mit Dampfen von einer solchen Größe, wie solche noch nirgends je an- gewendet wurden. Die Schnellseil, mit der die- selben hermitzuziehen, ist so groß, daß sie stille zu liegen scheinen.

Zur Erhebung der Aufzüge dienen drei mäch- tige heri ostale Dampfmaschinen, welche den unge- heuren Wasserdruck in eisernen Röhren die ganze Länge der Tunnel hin entsenden. Wie schon ge- sagt, ist dieser Druck auf 1100 Pfund auf den Quadratzoll berechnet. Das Wasser braucht nicht abgesehen, sondern wird stets aufs neue benützt. Jedes Kessel von riesigen Dimensionen, in einer Tiefe von mehr als 60 Fuß unter der Erde erbaut, erzeugt den nöthigen Dampf zur Bewe- gung der Maschinen und hier hat der Haupt- Ingenieur der Linie abermals seine Erfindungs- kraft glänzend bewiesen. Eine automatische Vor- richtung ermöglicht es einem einzelnen Feuer- mann, alle sechs Kessel zu bedienen. Auch sind dieselben so eingerichtet, daß sie vollständig ihren eigenen Rauch verzehren.

Dicht hinter der Maschinenräume liegen die Schuppen für das Vertriebsmaterial, das vor der Hand aus zehn Zügen, je zu 3 Wagen und aus 14 Lokomotiven besteht. Die Länge eines Zuges ist 96 Fuß u d die innere Höhe jedes Wagens (29 Fuß lang) ist so groß, daß ein Mann von 7 Fuß bequem darin stehen kann.

Eine breite Passage scheidet die Sige an beiden Seiten. Glasfenster sind natürlich überflüssig und nur in der Höhe wo sich gewöhnlich die Gepäckstücke befinden, sind feste Fenster angebracht. Die einzelnen Wagen jedes Zuges sind durch Brücken mit einander verbunden, die nach den Seiten hin auf automatische Weise durch ein Gitter gelöst werden. Die ganze Länge der Tunneln ist durch einen Lauf ein zwei Fuß breiter Fußweg an, ferals der Passagiere bequem die nächste Station erreichen können.

Die Depotsräume sind mit der Stockwell Station durch einen steil abfallenden Schienen- weg bis zur Tiefe von 50 Fuß unter der Straßenoberfläche verbunden und jeden Morgen und Ab d werden die Wagen zu mit elst eines Stahlseiles h runtergelassen oder wieder herauf- gezogen.

Bis jetzt ist das Unternehmen ein großer Erfolg, ob es auch so in finanzieller Hinsicht sein wird, muß die Zeit lehren. Selbstfalls ist es für die Umwohner, zu denen ich mich auch zähle, eine große Gabe und Zerkersparnis. Man dürfte jedoch annehmen, daß das Unternehmen auch für die Aktionäre gewinnbringend sein wird, denn die Betriebskosten stellen sich im Vergleich mit anderen Bahnen äußerst niedrig. Auf den früheren unterirdischen Linien kostete jede durch- laufene englische Meile etwa 9 Pence, die Unter- nehmer der neuen Bahn haben sich verpflichtet, für die nächsten Jahre dies für etwa die Hälfte zu thun. Der ursprüngliche Plan eines Tunnels ohne Ende wurde auf G und dieses verworfen und Elektricität gewählt.

Rudolph Schick.

Stettiner Nachrichten.

Stettin, 3. Januar. Nach einer Verfügung des preussischen Verkehrsministers werden Gesuche wegen Rückerstattung des Fahr geldes von nicht abgefahrenen Strecken nur dann berücksichtigt, wenn der beanspruchte Betrag mindestens drei Mark erreicht und das Gesuch spätestens inner- halb vier Wochen nach Leistung oder Ablauf der Gültigkeitsdauer der Fahrkarte eingereicht wird. Außerdem müssen die Gründe angegeben werden, weshalb die Strecke nicht befahren wurde.

— Dampfer „Stalin“ der Hamburg-Ameri- kanischen Packetfahrt Aktien-Gesellschaft (Linie Stettin-Newyork) ist am 1. Januar Morgens wohlbehalten in Newyork eingetroffen.

— Im Volkstheater geht heute als vorläufige Vorstellung „Othello“ in See. Am Sonntag ist die erste Aufführung von „Aus bewegter Zeit“, Volksstück mit Gesang in 4 Akten von Steinicke. Das Stück hatte bei seinen frü- heren Aufführungen einen glänzenden Erfolg und dürfte dieselbe, gestützt auf eine sorgfältige In- senicirung und durch die ersten Neger des Schau- und Lustspiels besetzt, auch für Stettin sicher sein.

— Der Oberlandesgerichts-Rath Thoma- sen in Stettin ist zum Präsidenten des Land- gerichts in Wilmshagen ernannt worden.

— Nach einem Bescheide des Kultusmini- sters sind die den Lehrern und Lehrkräften zu gewöhnlichen staatlichen Dienstaltersjahren per- sönliche Bewilligungen u d sind daher bei Be- willigung von Gnadenbezügen nicht in Betracht zu ziehen.

— Ueber die Verhaftung des Albert Jung- kaus scheidet der „Grafsch.“ nähere Daten mit. Albert Jungklaus war nach der Unterschlagung spurlos verschwunden und hatte, verfolgt von re- gierungsseitigen Streikkräften der Berliner Polizei, seinen Weg bis Wilmshagen gefunden. Hier lebte er unter dem Namen Knabe einige Zeit, worauf er nach Tilsit übersiedelte. Obwohl die russische Polizei aufs euerfährigste den Flüchtling suchte, gelang es ihm, in Tilsit in einem Hotel mehrere Wochen unentdeckt zu leben. Bald fühlte er sich jedoch nicht mehr sicher und beschloß, nach Berlin weiter zu gehen. Da er weder russisch noch irgend eine einheimische Sprache kannte, so hatte er für eine größere Summe einen Dolmetscher gemietet: einen Kolonisten aus Elisabeththal, namens Wilmshagen. Mit diesem gelangte er von Tilsit über Elisabeththal glücklich in das Dorf Wolschitz-Inowraz, wo sie Pferde zu erhalten bestanden. Im Dorfe waren sie bei einem guten Bekannten Wilmshagen's, dem Kolonisten Krause, angekommen, und lebten bei ihm vier Tage. Jung- klaus hatte nun die Unvorsichtigkeit, dem Krause seine Angelegenheit ganz freimüthig zu erzählen. Krause ging direkt zum Gemeindevorsteher, gab den Dieb an und derselbe wurde auch sofort verhaftet.

Aus den Provinzen.

Stettin, 1. Januar. Ueber das Per- mögen des Kaufmanns Robert Klingenberg hier- selbst, in Firma Robert Klingenberg vormals Karl Heberich, ist das Konkursverfahren eröff- net. Zum Verwalter der Masse ist der Kaufmann H. Mayer bestellt. Konkursforderungen sind bis zum 1. Februar anzumelden.

Bermischte Nachrichten.

Berlin, 31. Dezember. (Nachs Heilber- fahrer.) Ueber die im Bau begriffenen zwölf Krankenhäuser, welche die Regierung für die Zwecke des kaiserlichen Heilwesens errichten läßt, werden dem „Dresd. Anz.“ folgende Einzel- heiten mitgetheilt: „Der durch freie Lage und Umnebung vor- züglich geeignete Bauplatz hat in seinen tieferen Lagen moorige Schichten. Um die Ausbuchtungen u. n den Gebäuden sicher fern zu halten und gleichzeitig eine zuverlässige Grundmoräne herzu- stellen, ist unter jedem Bauwerk eine zusammen- hängende, rings herum verlaufende Umfassungswand etwas vortretende Platte aus Stampfbeton an- geordnet, welche bei den einseitigen Straßen 60 Zentimeter, bei dem zweiseitigen Verwal- tungsgebäude 1 Meter stark ist. Hieran erhebt sich eine niedrige Sockelmauer aus Backsteinen bis zur Höhe des Fußbodens, dessen Holzbalken auf dieser Mauer, sowie auf einzelnen Innen- Pfeilern aufliegen. Für die Wände und das Dach bildet Holzschalwerk oder hölzernes Sparren- werk das Gerippe. Bekleidet wird es überall durch Hartgipsplatten in doppelter Lage. Zwischen den Fußbodenbalken fließt zunächst ein Einschub von 7 Zentimetern starken Hartgipsplatten, eben- so auch zwischen den Dachsparren. Die Räume des Fußbodens und des Daches wird durch eine zweite Diellage gebildet, die auf Balken bzw. Sparren genagelt werden. Die Fußböden er- halten dann noch einen besonderen Belag aus amerikanischem Yellow-Pine-Holz, wozu die Dachflächen mit doppelter Asphaltplatte einge- deckt werden. Bei den Umfassungswänden werden die Hölzer des Dachwerkes nach innen und außen mit Hartgipsplatten bekleidet, die im Innern eben- so wie bei den gleichem Stoffe bestehende untere Dachschalung alant gepugt werden. Nach außen werden die Gipsflächen mit bestem Fein- feinstmörtel getränkt und erhalten einen feinen feuer- fähigen Delfarbenanstrich, bei der mittelft einfacher Linien gleichzeitig eine passende Charakterisierung der eigenartigen Bauweise aus Gipskreiten an- gestrebt werden soll. Die sämtlichen Arbeiten

find der Aktiengesellschaft für Monier-Banten, vormals G. H. Wagh u. Co., in Berlin übertragen, welche große Fabriken bei Berlin und in Plawitz-Beipitz für Herstellung der Hartgips- dielen besitzt. Letztere haben die Form des Bret- tern und werden in den verschiedensten Stärken- abmessungen aus Gips hergestellt, dem durch be- sondere Züge eine große Festigkeit, andererseits durch Einlegen von Schiefer, Kiefernspänen u. dgl. Zähigkeit und Festigkeit gegeben ist. Dadurch, daß das Material trocken verarbeitet wird, also nicht, wie bei dem Mauerwerk, viel Wasser in den Bau gebracht wird, ist das Holzwerk nicht gegen spätere Fäulnis und Schwamm geschützt. Die Leichtigkeit, mit der die Gipsbretter sich fügen und schneiden lassen, ermöglicht schnellste Verle- gung auch bei strengstem Frost. In dem ver- gebenen Falle waren es aber noch andere Vor- züge, um d renwillen der gedachte Stoff ge wählt wurde. Der Gips ist ein außerordentlich leichtes Nährboden für Pilzseime und ein verzüglisches Wärmegemittel. Die doppelte, im Dach so- gar dreifache Lage der Dielen bildet de halb den wirksamen Schutz gegen die äußeren Tempera- tureinflüsse, der noch durch die Hohlräume zwi- schen den Dielen verstärkt wird. e Holzdielen konnten ferner durch gezielte Verbi dungen mit Nieten- lösen zu einer fundierten Kälteverhinderung ver- bunden werden, wobei die Luft bis in die Rüst des Daches hinein und dort durch einen Rist- kanal u d einzelne Zinkauslässe fortgeführt wird.

— In Petersburg hat am 27. Dezember die Volkshausung stattgefunden, für welche sich eine große Menge Studenten, in der Erwar- tung, eigene Erfahrungen registriren zu könn- nen, dem Magistrat als freiwillige Zuhörer zur Verfügung gestellt hatte. In dieser Beziehung haben die Zähler richtig gerechnet. „Wich hat man heute auf drei Stellen hinausgeworfen“, erzählt noch am selben Abend der eine mit leuch- tenden Augen seinen aufstrebenden Kollegen. „In zwei Häusern waren sämtliche Bewohner be- trunken, in dem dritten speicirte mich der „Haus- haltungsvorstand“ eigenhändig zur Thür hinaus. Der Mann, ein praktischer Arzt, ärgerte sich, daß ich sei e Wohnung durch den Haupteingang und nicht über die Hintertreppe und die Küche be- treten habe.“ — Das größte Gaudium war es für die jungen Leute, wenn sie bei einem Kauf- mann zweiter oder dritter Gilde in thun hatten. „Was willst Du?“ fuhr so ein russischer Kauf- mann den Volkshäuser an. „Das und das“, er- klärte der Bunter Student überaus artig. „Da! nimm drei Rubel und gehe!“ antwortete der Kaufmann. Die dem großen Verkauf, der aus- nahmungsweise einmal nicht angebracht, gegenüber beginnt der Zuhörer dem Kaufmann auseinander zu setzen, daß hier seine Freigebig- keit mündig sei und er nur die vorgelegten Fra- gen zu beantworten habe. Der Kupez, welcher sein Leben lang von jedem uninformierten Menschen gerupft worden, unterbricht jedoch den in seiner Uniform vor ihm stehenden Jüngling mitten im Satz: „Der hast Du fünf, zehn Rubel und trill! Dich!“ Der junge Mann versucht nun zum zweiten Male dem Kaufmann den genauen Sachverhalt auseinander zu setzen. Der Kauf- mann hört eine Weile aufmerksam zu, um end- lich die mißthätige, lange Erklärung durch ein er- höhtes Angebot zu unterbrechen. „Nun handle doch nicht so lang. Nimm 25 Rubel und schere Dich zum Kauf!“ Empört nimmt der Student seine ganze Veredelmheit zum dritten Male zusammen, um den Kauf- mann zur Verantwortung der Fragen zu bewegen. Jetzt hat ihn der Kaufmann endlich begriffen. „Was“, schreit er, „Du brauchst kein Geld? So sollst Du auch mich von einer an- deren Seite kennen lernen! He, Jungen, werst mir den Rest da die Treppe herunter!“ Ein anderer Kaufmann bedrängte den Zuhörer gegen- über, daß er völlig unwichtig sei, seine Steuern pünktlich bezahle und sich niemals irgendwie ver- dächtigt gemacht habe. In die Rubrik der „etwa- nen Reueinfälle“ schrieb ein ehrlicher Mann ganz treuherzig ein, daß er in seinem Klub ge- genständig einen „Grano mit Bierchen“ bekomme. Die Frage der Religion wurde häufig beantwortet: „Bin ein Anhänger des Tolstoj'schen Glau- bensbekenntnisses“.

— (Erlies Exordium.) A.: „Also Ihr Sohn hat Talent zur Dichtung nicht wahr?“ B.: „A., außerordentliches! Und warum sollte er kein gro e Dichter werden, h t er doch Friedrich mit Vornamen, genau wie Schiller.“ — (Erlaus Wette.) Mehrere Herren haben eine Dame in einem sehr frequentierten Gasthof, wo sie logirten, abgelesen, und einer von ihnen wette, er würde sie in kürzester Frist freien, ge- oimnen und heirathen. Innerhalb einer Stunde hatte er seine Wette gewonnen und steckte den künftigen hohen Betrag der selben ein. Erst als das glückliche Paar abgereist war, stellte es sich heraus, daß sie schon vorher Mann und Frau ge- wesen waren und daselbe Spiel in mehreren Gasthöfen wiederholt hatten.

— (Zweites Exordium.) A.: „Kellner!“ — Kellner: „Sie besetzen.“ A.: „Was macht denn mein Hutmekopf?“ — Kellner: „Ja, haben Sie denn den nicht schon lange?“ — Als Schürstübchen Friedrich der Weise ge- fragt wurde, was er von Karl V. halte, gab er zur Antwort: „Welt hat uns diesen Kaiser ge- ben zu Gnaden und Ungnaden!“

London, 2. Januar. (W. T. V.) An einer i. Weile in der Nähe von Leeds veran- stalteten Weihnachtseier nahmen zahlreiche Schul- kinder in leichten Fesseln und mit chine- sischen Laternen in den Händen Theil. Vor Be- ginn der Vorstellung geriethen ein je Laternen in Brand und die Flamme ergriffen die Kinder der Märgen, von denen 15 zum Theil so erheb- liche Verletzungen erlitten haben sollen, daß an ihrem Aufkommen gezweifelt wird.

London, 2. Januar. (W. T. V.) Von den 12 wöchentlich verunglückten Kindern sind vier an den erhaltenen Brandwunden gestorben.

Bauwesen.

Große Berliner Pferde-Eisenbahn 4 pSt. Prioritäten 2. Ausg. Die nächste Ziehung findet Anfang Januar statt. Gegen den Kontraktverlust von circa 1 Proz. bei der Auslosung übernimmt das Bankhaus Karl Neuburger, Berlin, Kranzstraße 13, die Vericherung für eine Prämie von 6 Pfg. pro 100 Mark.

Börsen-Berichte.

Posen, 2. Januar. Spiritus loko ohne Satz der 63,70, 70er 44,30. Fest. — Wetter: Kalt.

Magdeburg, 2. Januar. Zuckerbe- richt. Korngüter zll., von 92 Prozent 17 05, Kornzucker ehl., 88 Prozent Rendement 16 20, Nachprodukte ehl., 75 Prozent Rendement 13 65, Stetig. Nachprodukte schwächer. Brodrassine 1. 27,50. Brodrassine 11. 27,25. Genahlene 1. 27,50. Brodrassine mit 27,75. Gem. Mehl 1. 27,50. Mehl 2. 27,50. Mehl 3. 27,50. Mehl 4. 27,50. Mehl 5. 27,50. Mehl 6. 27,50. Mehl 7. 27,50. Mehl 8. 27,50. Mehl 9. 27,50. Mehl 10. 27,50. Mehl 11. 27,50. Mehl 12. 27,50. Mehl 13. 27,50. Mehl 14. 27,50. Mehl 15. 27,50. Mehl 16. 27,50. Mehl 17. 27,50. Mehl 18. 27,50. Mehl 19. 27,50. Mehl 20. 27,50. Mehl 21. 27,50. Mehl 22. 27,50. Mehl 23. 27,50. Mehl 24. 27,50. Mehl 25. 27,50. Mehl 26. 27,50. Mehl 27. 27,50. Mehl 28. 27,50. Mehl 29. 27,50. Mehl 30. 27,50. Mehl 31. 27,50. Mehl 32. 27,50. Mehl 33. 27,50. Mehl 34. 27,50. Mehl 35. 27,50. Mehl 36. 27,50. Mehl 37. 27,50. Mehl 38. 27,50. Mehl 39. 27,50. Mehl 40. 27,50. Mehl 41. 27,50. Mehl 42. 27,50. Mehl 43. 27,50. Mehl 44. 27,50. Mehl 45. 27,50. Mehl 46. 27,50. Mehl 47. 27,50. Mehl 48. 27,50. Mehl 49. 27,50. Mehl 50. 27,50. Mehl 51. 27,50. Mehl 52. 27,50. Mehl 53. 27,50. Mehl 54. 27,50. Mehl 55. 27,50. Mehl 56. 27,50. Mehl 57. 27,50. Mehl 58. 27,50. Mehl 59. 27,50. Mehl 60. 27,50. Mehl 61. 27,50. Mehl 62. 27,50. Mehl 63. 27,50. Mehl 64. 27,50. Mehl 65. 27,50. Mehl 66. 27,50. Mehl 67. 27,50. Mehl 68. 27,50. Mehl 69. 27,50. Mehl 70. 27,50. Mehl 71. 27,50. Mehl 72. 27,50. Mehl 73. 27,50. Mehl 74. 27,50. Mehl 75. 27,50. Mehl 76. 27,50. Mehl 77. 27,50. Mehl 78. 27,50. Mehl 79. 27,50. Mehl 80. 27,50. Mehl 81. 27,50. Mehl 82. 27,50. Mehl 83. 27,50. Mehl 84. 27,50. Mehl 85. 27,50. Mehl 86. 27,50. Mehl 87. 27,50. Mehl 88. 27,50. Mehl 89. 27,50. Mehl 90. 27,50. Mehl 91. 27,50. Mehl 92. 27,50. Mehl 93. 27,50. Mehl 94. 27,50. Mehl 95. 27,50. Mehl 96. 27,50. Mehl 97. 27,50. Mehl 98. 27,50. Mehl 99. 27,50. Mehl 100. 27,50. Mehl 101. 27,50. Mehl 102. 27,50. Mehl 103. 27,50. Mehl 104. 27,50. Mehl 105. 27,50. Mehl 106. 27,50. Mehl 107. 27,50. Mehl 108. 27,50. Mehl 109. 27,50. Mehl 110. 27,50. Mehl 111. 27,50. Mehl 112. 27,50. Mehl 113. 27,50. Mehl 114. 27,50. Mehl 115. 27,50. Mehl 116. 27,50. Mehl 117. 27,50. Mehl 118. 27,50. Mehl 119. 27,50. Mehl 120. 27,50. Mehl 121. 27,50. Mehl 122. 27,50. Mehl 123. 27,50. Mehl 124. 27,50. Mehl 125. 27,50. Mehl 126. 27,50. Mehl 127. 27,50. Mehl 128. 27,50. Mehl 129. 27,50. Mehl 130. 27,50. Mehl 131. 27,50. Mehl 132. 27,50. Mehl 133. 27,50. Mehl 134. 27,50. Mehl 135. 27,50. Mehl 136. 27,50. Mehl 137. 27,50. Mehl 138. 27,50. Mehl 139. 27,50. Mehl 140. 27,50. Mehl 141. 27,50. Mehl 142. 27,50. Mehl 143. 27,50. Mehl 144. 27,50. Mehl 145. 27,50. Mehl 146. 27,50. Mehl 147. 27,50. Mehl 148. 27,50. Mehl 149. 27,50. Mehl 150. 27,50. Mehl 151. 27,50. Mehl 152. 27,50. Mehl 153. 27,50. Mehl 154. 27,50. Mehl 155. 27,50. Mehl 156. 27,50. Mehl 157. 27,50. Mehl 158. 27,50. Mehl 159. 27,50. Mehl 160. 27,50. Mehl 161. 27,50. Mehl 162. 27,50. Mehl 163. 27,50. Mehl 164. 27,50. Mehl 165. 27,50. Mehl 166. 27,50. Mehl 167. 27,50. Mehl 168. 27,50. Mehl 169. 27,50. Mehl 170. 27,50. Mehl 171. 27,50. Mehl 172. 27,50. Mehl 173. 27,50. Mehl 174. 27,50. Mehl 175. 27,50. Mehl 176. 27,50. Mehl 177. 27,50. Mehl 178. 27,50. Mehl 179. 27,50. Mehl 180. 27,50. Mehl 181. 27,50. Mehl 182. 27,50. Mehl 183. 27,50. Mehl 184. 27,50. Mehl 185. 27,50. Mehl 186. 27,50. Mehl 187. 27,50. Mehl 188. 27,50. Mehl 189. 27,50. Mehl 190. 27,50. Mehl 191. 27,50. Mehl 192. 27,50. Mehl 193. 27,50. Mehl 194. 27,50. Mehl 195. 27,50. Mehl 196. 27,50. Mehl 197. 27,50. Mehl 198. 27,50. Mehl 199. 27,50. Mehl 200. 27,50. Mehl 201. 27,50. Mehl 202. 27,50. Mehl 203. 27,50. Mehl 204. 27,50. Mehl 205. 27,50. Mehl 206. 27,50. Mehl 207. 27,50. Mehl 208. 27,50. Mehl 209. 27,50. Mehl 210. 27,50. Mehl 211. 27,50. Mehl 212. 27,50. Mehl 213. 27,50. Mehl 214. 27,50. Mehl 215. 27,50. Mehl 216. 27,50. Mehl 217. 27,50. Mehl 218. 27,50. Mehl 219. 27,50. Mehl 220. 27,50. Mehl 221. 27,50. Mehl 222. 27,50. Mehl 223. 27,50. Mehl 224. 27,50. Mehl 225. 27,50. Mehl 226. 27,50. Mehl 227. 27,50. Mehl 228. 27,50. Mehl 229. 27,50. Mehl 230. 27,50. Mehl 231. 27,50. Mehl 232. 27,50. Mehl 233. 27,50. Mehl 234. 27,50. Mehl 235. 27,50. Mehl 236. 27,50. Mehl 237. 27,50. Mehl 238. 27,50. Mehl 239. 27,50. Mehl 240. 27,50. Mehl 241. 27,50. Mehl 242. 27,50. Mehl 243. 27,50. Mehl 244. 27,50. Mehl 245. 27,50. Mehl 246. 27,50. Mehl 247. 27,50. Mehl 248. 27,50. Mehl 249. 27,50. Mehl 250. 27,50. Mehl 251. 27,50. Mehl 252. 27,50. Mehl 253. 27,50. Mehl 254. 27,50. Mehl 255. 27,50. Mehl 256. 27,50. Mehl 257. 27,50. Mehl 258. 27,50. Mehl 259. 27,50. Mehl 260. 27,50. Mehl 261. 27,50. Mehl 262. 27,50. Mehl 263. 27,50. Mehl 264. 27,50. Mehl 265. 27,50. Mehl 266. 27,50. Mehl 267. 27,50. Mehl 268. 27,50. Mehl 269. 27,50. Mehl 270. 27,50. Mehl 271. 27,50. Mehl 272. 27,50. Mehl 273. 27,50. Mehl 274. 27,50. Mehl 275. 27,50. Mehl 276. 27,50. Mehl 277. 27,50. Mehl 278. 27,50. Mehl 279. 27,50. Mehl 280. 27,50. Mehl 281. 27,50. Mehl 282. 27,50. Mehl 283. 27,50. Mehl 284. 27,50. Mehl 285. 27,50. Mehl 286. 27,50. Mehl 287. 27,50. Mehl 288. 27,50. Mehl 289. 27,50. Mehl 290. 27,50. Mehl 291. 27,50. Mehl 292. 27,50. Mehl 293. 27,50. Mehl 294. 27,50. Mehl 295. 27,50. Mehl 296. 27,50. Mehl 297. 27,50. Mehl 298. 27,50. Mehl 299. 27,50. Mehl 300. 27,50. Mehl 301. 27,50. Mehl 302. 27,50. Mehl 303. 27,50. Mehl 304. 27,50. Mehl 305. 27,50. Mehl 306. 27,50. Mehl 307. 27,50. Mehl 308. 27,50. Mehl 309. 27,50. Mehl 310. 27,50. Mehl 311. 27,50. Mehl 312. 27,50. Mehl 313. 27,50. Mehl 314. 27,50. Mehl 315. 27,50. Mehl 316. 27,50. Mehl 317. 27,50. Mehl 318. 27,50. Mehl 319. 27,50. Mehl 320. 27,50. Mehl 321. 27,50. Mehl 322. 27,50. Mehl 323. 27,50. Mehl 324. 27,50. Mehl 325. 27,50. Mehl 326. 27,50. Mehl 327. 27,50. Mehl 328. 27,50. Mehl 329. 27,50. Mehl 330. 27,50. Mehl 331. 27,50. Mehl 332. 27,50. Mehl 333. 27,50. Mehl 334. 27,50. Mehl 335. 27,50. Mehl 336. 27,50. Mehl 337. 27,50. Mehl 338. 27,50. Mehl 339. 27,50. Mehl 340. 27,50. Mehl 341. 27,50. Mehl 342. 27,50. Mehl 343. 27,50. Mehl 344. 27,50. Mehl 345. 27,50. Mehl 346. 27,50. Mehl 347. 27,50. Mehl 348. 27,50. Mehl 349. 27,50. Mehl 350. 27,50. Mehl 351. 27,50. Mehl 352. 27,50. Mehl 353. 27,50. Mehl 354. 27,50. Mehl 355. 27,50. Mehl 356. 27,50. Mehl 357. 27,50. Mehl 358. 27,50. Mehl 359. 27,50. Mehl 360. 27,50. Mehl 361. 27,50. Mehl 362. 27,50. Mehl 363. 27,50. Mehl 364. 27,50. Mehl 365. 27,50. Mehl 366. 27,50. Mehl 367. 27,50. Mehl 368. 27,50. Mehl 369. 27,50. Mehl 370. 27,50. Mehl 371. 27,50. Mehl 372. 27,50. Mehl 373. 27,50. Mehl 374. 27,50. Mehl 375. 27,50. Mehl 376. 27,50. Mehl 377. 27,50. Mehl 378. 27,50. Mehl 379. 27,50. Mehl 380. 27,50. Mehl 381. 27,50. Mehl 382. 27,50. Mehl 383. 27,50. Mehl 384. 27,50. Mehl 385. 27,50. Mehl 386. 27,50. Mehl 387. 27,50. Mehl 388. 27,50. Mehl 389. 27,50. Mehl 390. 27,50. Mehl 391. 27,50. Mehl 392. 27,50. Mehl 393. 27,50. Mehl 394. 27,50. Mehl 395. 27,50. Mehl 396. 27,50. Mehl 397. 27,50. Mehl 398. 27,50. Mehl 399. 27,50. Mehl 400. 27,50. Mehl 401. 27,50. Mehl 402. 27,50. Mehl 403. 27,50. Mehl 404. 27,50. Mehl 405. 27,50. Mehl 406. 27,50. Mehl 407. 27,50. Mehl 408. 27,50. Mehl 409. 27,50. Mehl 410. 27,50. Mehl 411. 27,50. Mehl 412. 27,50. Mehl 413. 27,50. Mehl 414. 27,50. Mehl 415. 27,50. Mehl 416. 27,50. Mehl 417. 27,50. Mehl 418. 27,50. Mehl 419. 27,50. Mehl 420. 27,50. Mehl 421. 27,50. Mehl 422. 27,50. Mehl 423. 27,50. Mehl 424. 27,50. Mehl 425. 27,50. Mehl 426. 27,50. Mehl 427. 27,50. Mehl 428. 27,50. Mehl 429. 27,50. Mehl 430. 27,50. Mehl 431. 27,50. Mehl 432. 27,50. Mehl 433. 27,50. Mehl 434. 27,50. Mehl 435. 27,50. Mehl 436. 27,50. Mehl 437. 27,50. Mehl 438. 27,50. Mehl 439. 27,50. Mehl 440. 27,50. Mehl 441. 27,50. Mehl 442. 27,50. Mehl 443. 27,50. Mehl 444. 27,50. Mehl 445. 27,50. Mehl 446. 27,50. Mehl 447. 27,50. Mehl 448. 27,50. Mehl 449.







